

**NASKAH PUBLIKASI  
DASAR PROGRAM  
PERENCANAAN DAN PERANCANGAN ARSITEKTUR  
PENGEMBANGAN DAN PENATAAN KAWASAN SHOPPING STREET  
(PERTOKOAN) DI RUAS JL. YOS SUDARSO  
(JL. SLAMET RIYADI - JL. LARNGAN) SURAKARTA**



Diajukan Sebagai Pelengkap dan Syarat Guna  
Mencapai Gelar Sarjana Teknik Arsitektur  
pada Fakultas Teknik  
Universitas Muhammadiyah Surakarta

Disusun Oleh :

**R. YOGI KRISOEWANDAGANI  
D 300 100 039**

**PROGRAM STUDI ARSITEKTUR FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SURAKARTA  
Juli 2014**

## LEMBAR PENGESAHAN

Dasar Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur

Jurusan Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik

Universitas Muhammadiyah Surakarta

---

Judul	: PENGEMBANGAN DAN PENATAAN KAWASAN SHOPPING STREET (PERTOKOAN) DI RUAS JL. YOS SUDARSO (JL. SLAMET RIYADI - JL. LARNGAN) SURAKARTA
Penyusun	: R. YOGI KRISOEWANDAGENI
NIM	: D 300 100 039

---

Disetujui Untuk Disampaikan Dihadapan

Dewan Penguji Tugas Akhir Program Studi Arsitektur

Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Surakarta

Pembimbing I



(Ir. W. Nurjayanti, MT)

Pembimbing II



(Ir. Indrawati, MT)

**PERENCANAAN DAN PERANCANGAN ARSITEKTUR  
PENGEMBANGAN DAN PENATAAN KAWASAN SHOPPING STREET (PERTOKOAN) DI  
RUAS JL. YOS SUDARSO (JL. SLAMET RIYADI - JL. LARNGAN)**

**R. YOGIKRISSEWANDAGENI**

Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Surakarta  
Jl. A. Yani Tromol Pos 1 Pabelan Kartasura 57102 Telp 0271 717417  
email: [krisseyogi@gmail.com](mailto:krisseyogi@gmail.com)

**ABSTRAKSI**

Latar belakang kawasan Pertokoan (*shopping street*) di Ruas Jl. Yos Sudarso Surakarta merupakan kawasan pertokoan (*shopping street*) yang sangat ramai di kota Surakarta, akan tetapi tidak didukung dengan fasilitas dan infrastruktur yang baik dan kurang tertata dengan konsep yang baik, sehingga nampak seperti kawasan pertokoan biasa. Permasalahan yang muncul adalah cara mengembangkan dan penataan kawasan ini yang memiliki potensi di bidang ekonomi dan pariwisata dengan komoditas utamanya area pertokoan (*shopping street*). Tujuan dari penulisan ini adalah menata dan mengembangkan kawasan pertokoan (*shopping street*) ini menjadi kawasan pertokoan (*shopping street*) di kota Surakarta, dengan fasilitas yang mendukung dan tertata rapi. Selain itu, kawasan ini berdekatan dengan kampung batik Kauman yang merupakan sentral dan tempat wisata batik di kota Surakarta. Menjadikan kawasan pertokoan (*shopping street*) ini menjadi kawasan pertokoan (*shopping street*) yang nyaman, tertata dan juga sebagai tempat pariwisata di kota Surakarta dengan konsep bangunan yang mengambil ide konsep dari bentuk bangunan setempat.

*Kata Kunci : Penataan, Pengembangan, Kawasan, Pertokoan*

**1.1 Latar Belakang**

Kota Solo merupakan salah satu kota pertama di Indonesia yang dibangun dengan konsep tata kota modern. Selain itu Kota Solo juga sebagai Kota pemerintahan dan pariwisata, ini terlihat di beberapa tempat atau daerah di Surakarta. Selain sebagai Kota pemerintahan dan pariwisata Kota Surakarta juga sebagai kota perdagangan dan sebagai Kota penghubung antar Kota yang satu dengan yang lain. Banyak memiliki ruas-ruas jalan penghubung, menjadikan Kota Surakarta menjadi padat.

**1.2.1 Sejarah Perkembangan *Shopping Street***

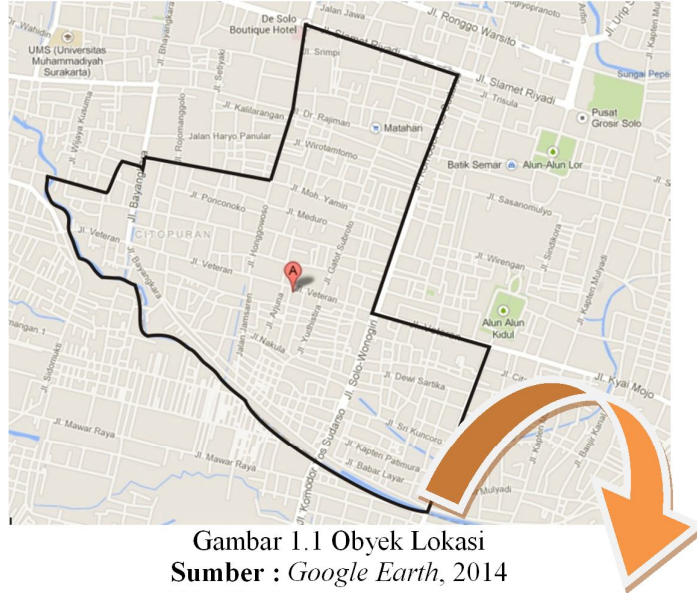
Jaman abad pertengahan orang melakukan aktifitas jual beli di bawah pohon-pohon yang membentuk deretan-deretan atau garis memanjang, karena jumlah orang semakin banyak maka jumlah dagangan yang diperjualbelikan bertambah banyak pula, sesuai dengan perkembangan tempat tersebut menjadi pusat perbelanjaan semakin luas pula. Perkembangan fisiknyapun menyesuaikan pula dengan kebutuhan dan tuntutan masyarakat pada saat itu. Jalan yang semula hanya teduhan dari pohon-pohon yang berderet, sudah berubah menjadi jalan dan gedung-gedung di sebelah kanan kirinya, yang menutup sesuatu jalan untuk kegiatan perbelanjaan.

Namun dengan bertambah majunya teknologi khususnya transportasi. Selain akan berdampak dapat meningkatkan pencapaian pada pusat perbelanjaan dengan cepat, juga tempat perbelanjaan banyak dipenuhi oleh kendaraan-kendaraan sehingga orang merasa risi dan menimbulkan kemacetan, karena banyaknya kendaraan yang parkir dipinggiran jalan saja.

**1.2.2 Latar Belakang Khusus**

*Shopping Street* atau Pertokoan adalah sebuah tempat tertutup yang di dalamnya terjadi kegiatan [perdagangan](#) dengan jenis [benda](#) atau [barang](#) yang khusus, misalnya [toko buku](#), toko [buah](#), dan sebagainya. Secara fungsi ekonomi, istilah "toko" sesungguhnya hampir sama dengan "kedai" atau "warung". Akan tetapi pada perkembangan istilah, kedai dan warung cenderung bersifat tradisional dan sederhana, dan warung umumnya dikaitkan dengan tempat penjualan makanan dan minuman. Secara bangunan fisik, toko lebih terkesan mewah dan modern dalam arsitektur bangunannya dari pada [warung](#). Toko juga lebih modern dalam hal barang-barang yang dijual dan proses transaksinya.

Banyaknya pertokoan di ruas-ruas jalan, menjadikan Kota Surakarta menjadi padat. Jalan raya atau jalan penghubung dibuat untuk menyediakan jalur sirkulasi bagi pengguna jalan raya maupun pengguna pedestrian termasuk penjual atau pembeli yang berada di suatu kawasan pertokoan. Agar dapat berjalan dengan lancar, aman, nyaman dan tidak mengganggu kelancaran lalu lintas kendaraan dan kenyamanan pejalan kaki serta menghindari kecelakaan. Dalam pelaksanaannya pembangunan kawasan *shopping street* (pertokoan) lebih mengutamakan penampilannya sebagai tempat untuk melakukan jual beli barang yang berada di pinggir jalan, sedangkan unsur-unsur yang menyangkut fungsi utama jalan sebagai jalur sirkulasi dan jalur pedestrian sebagai jalur pejalan kaki kurang diperhatikan. Sehingga akibatnya jalan dan jalur pedestrian tidak dapat memberikan kenyamanan dan keamanan bagi para penggunanya sebagai akses yang memadai bagi pemakainya.



Dipilih sebagai lokasi di ruas Jl. Yos Sudarso (dari Jl. Slamet Riyadi sampai Jl. Larangan atau yang berpotensi), dimana di ruas jalan tersebut merupakan salah satu pusat perekonomian yang sangat padat di Surakarta. Dimana di ruas jalan tersebut terdapat banyak sekali toko yang aktivitasnya pun sangat ramai dan untuk memberi kenyamanan bagi pengunjung ataupun pembeli agar merasa nyaman disana, juga sudah diberi jalur pedestrian. Namun yang jadi masalah adalah apakah penggal jalan penghubung dan jalur pedestrian tersebut sudah sesuai dengan fungsinya sehingga dapat digunakan semaksimal mungkin bagi para penggunanya baik penjual, pembeli ataupun pengguna jalan itu sendiri. Karena bila dilihat jalan dan pedestrian di area ini sudah sangat jauh dari apa yang diharapkan, karena sebagian badan jalan sudah digunakan sebagai lahan parkir sedangkan jalur pedestrian digunakan untuk memanjangkan dagangan pemilik toko bahkan juga digunakan sebagai tempat berjualan pedagang kaki lima.

Keadaan jalan atau jalur ini sebagian sudah digunakan sebagai lahan parkir kendaraan roda dua ataupun roda empat, hal ini membuat ruas jalan tersebut menyempit. Ditambah keadaan pedestrian ini juga sudah sebagian rusak parah dan sangat tidak mungkin lagi bisa dipakai untuk pejalan kaki apalagi kaum *difable*. Pengguna harus turun di jalan raya, hal ini lah yang menyebabkan pengguna jalan yang menggunakan kendaraan bermotor harus extra hati-hati dan sabar, apabila hendak lewat di jalan raya ini. Hal itu yang membuat ruas Jl. Yos Sudarso ini sangat padat dan sangat macet.

Maka selain perlu pembenahan fungsinya juga di perlukan pembangunan ulang bila perlu seperti:

**a. *Street Furniture***

Merupakan unsur utama yang mendukung dari pada penataan jalan, penggunaan material yang harmonis dapat menciptakan suatu lingkungan jalan yang menarik. Akan tetapi Jl. Yos Sudarso Nonongan Solo kurangnya *Street Furniture* yang mendukung daripada kegiatan yang ada.

**b. Trotoar**

Suatu fasilitas lain yang harus berada dan harus dibuat sesuai dengan standart sehingga penggunaannya akan terasa nyaman dan aman. Tetapi pada kenyataannya trotoar yang ada sudah beralih fungsi yaitu menjadi tempat jualan bagi para PKL (Pedagang Kaki Lima). Di Panggung yaitu tepatnya di jalan Pancasila belum fasilitas bagi para pejalan kaki (Trotoar). Semoga dengan adanya fasilitas bagi pejalan kaki yaitu trotoar dapat berfungsi sebagaimana mestinya.

**c. Jalur Transportasi**

Fasilitas ini seharusnya diberi perhatian yang lebih, karena di Panggung jaringan jalan utama (kota), jalan lingkungan dan jalan gang belum tertata dengan baik. Kondisi ini ditandai dengan adanya dimensi jalan yang kurang manusiawi, hal ini dapat menyulitkan dan mengurangi kenyamanan bagi para pengunjung untuk mengunjungi objek yang akan didatangi. Untuk itu harus dibuat jalur-jalur yang mempermudah bagi pengunjung dan mudah dijangkau oleh angkutan umum serta membuat fasilitas parkir dibuat lebih teratur.

**d. PKL (Pedagang Kaki Lima)**

Di Indonesia khususnya di kota-kota besar keberadaan Pedagang kaki Lima tidak bisa dipandang remeh, karena PKL (pedagang kaki lima) merupakan salah satu aset ekonomi kawasan yang cukup potensial. Untuk itu penempatnya ditata sedemikian rupa sehingga tidak mengganggu aktifitas pengguna jalan yang lain, maka dalam perencanaannya PKL harus tetap dipertimbangkan.

**e. Pertokoan**

Keberadaan pertokoan merupakan fasilitas yang menjadi pendukung dalam penataan jalan, Karena keberadaannya dapat mejadi daya tarik dan membuat para pengguna jalan akan lebih terasa nyaman dan tidak membuat bosan bagi para pengguna jalan.

**f. *Signage***

Merupakan salah faktor yang tidak kalah penting dalam penataan sebuah jalan, selain berfungsi sebagai identitas atau ciri dari jalan tersebut dan suatu jalan akan terlihat menarik dan mudah di ingat oleh pengguna jalan. Misalnya plang nama, jam (seperti yang ada di jalan Malioboro), rambu-rambu, penunjuk arah, dll.

Agar dapat di pakai sesuai dengan fungsinya dan terlihat rapi sehingga para pengguna merasa nyaman. Terutama para pengguna jalan raya tersebut agar tidak menimbulkan kemacetan. Tentunya hal ini juga dapat meningkatkan lagi aktivitas ekonomi di daerah ini agar lebih baik lagi untuk kedepannya.

Namun selain diperbaiki dari fisiknya, penggunapun baik para pengunjung, pedagang ataupun pengguna jalan agar ke depannya lebih sadar pentingnya perawatan agar tetap terjaga karena apaa bila tidak ada kesadaran dari para penggunanya sama saja mungkin tidak akan bertahan lama. Jadi pada intinya selain dari pembenahan area sirkulasi jalan dan pedestrian ini oleh dinas pemerintahan Kota Surakarta juga perlu kesadaran dari para penggunanya agar bisa terjaga dengan baik sehingga ke depannya aktivitas perekonomian di area ini bisa lebih semakin meningkat dan maju lagi di wilayah Surakarta tentunya. Sehingga penggunapun dapat merasakan kenyamanannya ketika berkunjung di kawasan pertokoan ini.

## **1.2 Permasalahan**

Bila di lihat kasat mata saja sepanjang ruas jalan ini fungsinya sudah tidak tepat karena perkembangan perdagangan dan lalu lintas di ruas Jl. Yos Sudarso ini tidak saling mendukung, sehingga rumusan permasalahan adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana menata ruas Jl. Yos Sudarso di mulai dari Jl.Slamet Riyadi-Jl. Larangan, menjadi kawasan *shopping street* yang terasa aman dan nyaman
2. Bagaimana menyelesaikan permasalahan parkir di jalan ini
3. Belum adanya fasilitas yang pendukung yang memadai?

## **1.3 Persoalan**

1. Kebutuhan dan penataan zona aktivitas.
2. Penataan jalur sirkulasi antara kendaraan dan pejalan kaki
3. Penataan *landscape* yang tepat dan komposisi bangunan yang ada di ruas Jl. Yos Sudarso
4. Bagaimana menentukan pemilihan elemen-elemen sirkulasi

## **1.4 Tujuan**

1. Menyusun perencanaan dan perancangan penataan kawasan *shopping street* dengan mempertimbangkan segala potensi dan kondisi yang ada guna meningkatkan kualitas kawasan tersebut. Terutama dapat mengolah ruas Jl. Yos Sudarso yang berfungsi sebagai jalan kolektor primer dan sebagai akses skunder kawasan dengan sebaik mungkin agar tidak mengganggu pengguna jalan yang lain serta menciptakan kualitas ruang yang aman, tertib, lancar dan sehat.
2. Menyediakan fasilitas parkir yang berupa bangunan khusus parkir dengan memanfaatkan lahan-lahan atau bangunan-bangunan yang tidak terpakai.

# **TINJAUAN PUSTAKA**

## **2.1 Tinjauan Kawasan *Shopping Street* (Pertokoan)**

### **2.1.1 Pengertian Kawasan *Shopping Street* (Pertokoan)**

Pertokoan pinggir jalan adalah pertokoan dengan kegiatan perdagangan eceran yang berupa toko-toko yang berderet disepanjang satu atau dua sisi jalan atau suatu deretan pertokoan yang membentuk ruang terbuka ditengahnya. (Wayne Attoe an donn logan, 1989; 67). Bentuk kegiatan perdagangan eceran tersebut menggunakan konsep sirkulasi dengan pola linier, yaitu terdiri deretan pertokoan yang disatukan dengan pedestrian yang beratap pelindungsebagai perluasan daerah pintu masuk pertokoan. Jadi, pedestrian tersebut juga merupakan akses terdapat ruang parkir diantara bangunan dan jalan. Secara umum, ciri fisik suatu pertokoan pinggir jalan adalah sbgai berikut :

1. Terdiri dari deretan pertokoan yang berhubungan dengan pedestrian dan pola sirkulasi kendaraan.
2. Semua toko menghadap dan memiliki pintu masuk kearah pedestrian.
3. Dibutuhkan Magnet setiap pengakhiran korridor sebagai titik konsentrasi.

Adapun perkembangan pusat perbelanjaan berawal dari deretan pertokoan disepanjang jalan atau prasarana angkutan lain, seperti sungai. Kesamaan bentuk kawasan pusat perdagangan tradisional di pusat kota adalah memakai hubungan antar ruang dengan jalur jalan kaki. Bagian depan bangunan perbelanjaan tradisional berupa deretan teras rumah toko (*Shophouse*), dengan keteraturan susunan ruang dibatasi oleh pilar-pilar dan bagian atasnya untuk informasi jenis toko yang berupa etalase.

Tipologi bentuk pertokoan tradisional dan pasar tradisional dibangun dengan penekanan mempunyai fungsi ganda yaitu untuk kepentingan “Public” dan “private”. Kepentingan tersebut dipenruntukan kegiatan komersial dan kegiatan hunian. Kelanjutnya perkembangan pertokoan tradisional berkembang menjadi sebuah bangunan bertingkat di kawasan pusat perbelanjaan di pusat kota. Penampilan bangunan pusat perbelanjaan dilengkapi dengan selasar bangunan yang dipergunakan untuk pejalan kaki. Pemakaian selasar bangunan tersebut merupakan seasilian dari bentuk rumah toko (*shophouse*), awalnya berkembang pada abad sembilan belas, selanjutnya menjadi terkenal sebagai bangunan pelayanan hunian dan komersial. (Ken Yeang, 1986;30) Pada abad sembilan belas tersebut, bentuk karakteristik pertokoan di pusat kota lama banyak memakai selasar bangunan berupa arcade. (Barry Maitland, 1990 : 1). Sedangkan pertokoan sendiri merupakan bangunan kegiatan perdagangan eceran yang berbentuk seperti kios dengan lingkup pelayannya lebih besar dan bersifat lebih permanen dari ada pasar tradisional. Perkembangan selanjutnya tepatnya pada abad ke dua puluh bentuk pusat perbelanjaan, berkembang menjadi “*shopping arcade* “. Pada akhirnya bentuk “*shopping arcade* “ perkembangannya pesat sekali sehingga dijadikan salah satu bentuk pusat perbelanjaan.

#### **2.2.1 Pengertian Umum Perancangan Kota (*Urban Design*)**

Perancangan kota (*urban design*) telah berkembang terlebih dahulu di negara-negara Eropa Barat dan Amerika. Perkembangan tersebut ditandai dengan beragamnya definisi dan substansi mengenai *urban design* yang berkembang hingga saat ini.

*Urban design* dalam prosesnya dapat dibagi menjadi dua kategori, yaitu “sadar diri” dan “tidak sadar diri”. *Urban design* yang “sadar diri” adalah yang diciptakan oleh orang-orang yang menganggap diri mereka sebagai desainer dan menggunakan keahlian desain mereka untuk menciptakan satu lingkungan yang nyaman. Sedangkan *urban design* yang “tidak sadar diri” adalah yang diciptakan oleh orang-orang yang tidak menganggap dirinya sebagai desainer, tetapi mereka mempunyai peranan dalam mempengaruhi bentuk lingkungan perkotaan (Catanese, 1986:42)

#### **2.2.2 Elemen Perancangan Kota**

Dalam bukunya Edy Darmawan (2003: 1) berbicara tentang urban design, terdapat banyak pendapat berlaianan, banyak yang berpendapat maka elemen-elemen yang harus diperhatikan antara lain : pepohonan, perabot jalan, paving trotoar, penerangan, tanda-tanda, asesoris kota dan sebagainya. Lingkup urban design merupakan bagian dari proses perancangan yang berkaitan dengan kualitas fisik lingkungan. Dari berbagai pengalaman praktek untuk menentukan elemen-elemen dalam urban design yang saling berkaitan antara satu dengan yang lain, (Hamid Shirvani, 1985) menentukan elemen urban design dalam 8 kategori yaitu :

##### **a. Tataguna lahan (*Land Use*)**

Land use merupakan elemen perancangan kota yang digunakan untuk pengaturan penggunaan lahan guna menentukan pilihan yang terbaik dalam mengalokasikan fungsi tertentu sehingga secara umum dapat memberikan gambaran umum bagaimana daerah-daerah pada suatu kawasan tersebut seharusnya berfungsi

##### **b. Bentuk dan Masa Bangunan (*Building form and massing*)**

Bentuk dan masa bangunan ditentukan oleh ketinggian dan besar atau kecilnya suatu bangunan, penampilan maupun konfigurasi dari masa bangunannya. Disamping itu factor material, tekstur dan tampak dan bentuknya di Amerika sudah mulai ditinggalkan oleh para arsitek dan kliennya, mereka lebih memperhatikan dampak terhadap lingkungan agar dapat memperoleh kualitas desain dari penampilan suatu bangunan, misalnya menghindari dari silau yang berlebihan akibat pembangunan dari Glass Boxed Towers (Shirvani H, 1985). Sebaliknya kita akan memperoleh desain tampak suatu bangunan

yang lebih harmonis dan cocok dengan bangunan-bangunan bersejarah disekitarnya jika kita memelihara dan memperhatikan factor lingkungannya.

**c. Kegiatan Pendukung (*Activiti Support*)**

Merupakan semua fungsi bangunan dan kegiatan-kegiatan yang mendukung dari ruang-ruang public suatu kawasan kota, antara kegiatan-kegiatan dan ruang-ruang fisik mempunyai keterkaitan antara satu dengan yang lain. Bentuk, lokasi, dan karakter suatu kawasan yang memiliki cirri khusus akan berpengaruh pula terhadap fungsi, penggunaan lahan, dan aktifitasnya. Pendukung kegiatan tidak hanya menyediakan jalan pedestrian ataupun plaza, tetapi harus juga memperhatikan fungsi utama dengan elemen kota yang dapat menggerakkan aktifitas dari suatu bangunan misalnya pusat perbelanjaan, taman rekreasi, pusat perkantoran, perpustakaan umum dan sebagainya. Menutup suatu jalan untuk trafik dan merubah menjadi pedestrian mall tidaklah cukup menjamin bahwa orang-orang akan berdatangan ditempat tersebut, tergantung dari fasilitas dan kegiatan/aktifitas apa yang dilakukan ditempat tersebut. Realita yang ada menunjukan bahwa yang paling dipadati pengunjung adalah tempat belanja, makan, nonton, istirahat atau santai pergi ke dan dari tempat kerja, hal tersebut menunjukan tanda-tanda suatu pusat kota yang sehat dan hidup (*lively*).

### **BAB III TINJAUAN LOKASI**

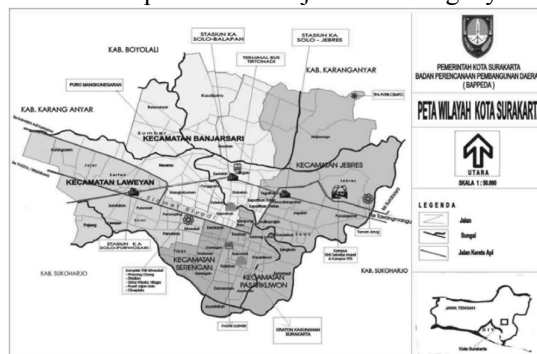
#### **3.1 Tinjauan Kota Surakarta**

##### **3.1.1 Letak Geografis Kota Surakarta**

Kota Surakarta secara geografis berada pada jalur strategis lalu lintas ekonomi perdagangan maupun kepariwisataan di antara Yogyakarta - Solo (Surakarta) - Semarang (Joglo Semar) - Surabaya - Bali. Dengan luas wilayah administratif sebesar 4.404,06 ha, terbagi ke dalam 5 wilayah kecamatan dan 51 wilayah kelurahan, yang secara keseluruhan menjadi wilayah perkotaan.

Secara astronomis Kota Surakarta (Sala) terletak antara 110° 45' 15" s/d 110° 45' 35" Bujur Timur dan antara 7° 36' 00" s/d 7° 56' 00" Lintang Selatan, dengan luas kurang lebih 4.404,0593 Ha. Secara geografis Kota Surakarta terletak diantara Gunung Lawu di sebelah timur dan Gunung Merapi di sebelah barat serta dilintasi oleh Sungai Bengawan Sala. Batas wilayah kotamadya Surakarta adalah :

Sebelah Utara : Kabupaten Karanganyar dan Boyolali  
Sebelah Timur : Kabupaten Sukoharjo dan Karanganyar  
Sebelah Selatan : Kabupaten Sukoharjo  
Sebelah Barat : Kabupaten Sukoharjo dan Karanganyar



Gambar 3.1 Peta Struktur Kota Surakarta

Sumber : Peraturan Daerah Kota Surakarta nomor 12 tahun 2010

#### **3.2 Situasi dan Kondisi Umum Kota Surakarta**

##### **3.2.1 Kondisi Klimatologis**

Kondisi Klimatologis berkaitan dengan letak geografis suatu daerah dan berpengaruh langsung terhadap perwujudan fisik suatu bangunan.

Kondisi Klimatologis meliputi :



- a. Sinar matahari  
Berdasarkan letaknya Surakarta mendapat sinar matahari penuh sepanjang siang dengan tingkat radasi tinggi.
- b. Suhu/Temperatur  
Keadaan suhu udara tergolong daerah panas dengan suhu rata-rata 21,9°C - 32,5°C, dengan rata-rata tekanan udara sekitar 1.010,9 MBS, kelembaban udara rata-rata antara 71%.
- c. Curah hujan  
Keadaan curah hujan di Surakarta bervariasi, curah hujan terbesar sebesar 595 mm jatuh pada bulan Februari, dan curah hujan terendah pada bulan Oktober mencapai 31,6 mm per hari.
- d. Angin  
Sesuai letak geografisnya, kecepatan angin di Surakarta sekitar 4 knot dan arah angin 240°.

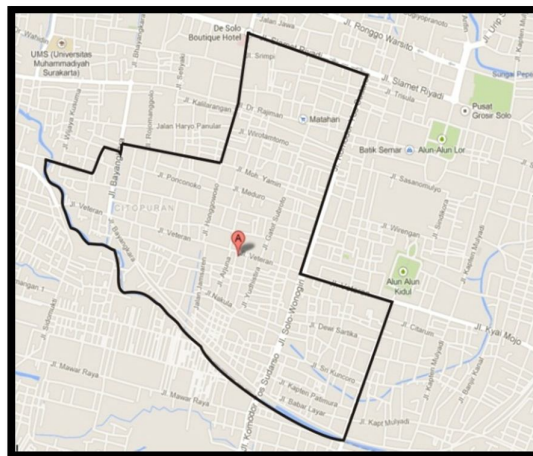
### 3.2.2 Kondisi Geologis

Surakarta mempunyai kondisi geologis berupa sifat keteknikan tanah dengan kondisi dan kualitas air tanah yang cukup tinggi. Pada kedalaman  $\pm 70$  m masih didapat air tawar, sehingga dapat dikembangkan sebagai kawasan industri, wisata, dan fasilitas pendukung lainnya. Kondisi ini relatif datar serta memiliki ketinggian dari permukaan air laut  $\pm 92$  m dan di tengah-tengah kota melintasi Sungai Pepe, Jenes, Premulung dan Sungai Anyar. Secara geografis Kota Surakarta terletak di antara Gunung Lawu di sebelah timur dan Gunung Merapi di sebelah barat serta dilintasi oleh Sungai Bengawan Sala.

### 3.3 Batas dan Wilayah Pengembangan

Kawasan pengembangan yang direncanakan adalah berupa cakupan penggal jalan yang terletak antara perempatan jalan Yos Sudarso – perempatan jalan Alun-alun Utara dan terletak di Kelurahan Jayengan Kecamatan Serengan, berikut ini adalah batas – batas penataan :

- Sebelah Utara : Jl. Slamet Riyadi
- Sebelah Timur : Kelurahan Kauman
- Sebelah Barat : Kelurahan Kemlayan
- Sebelah Selatan : Jl. Kali Larangan

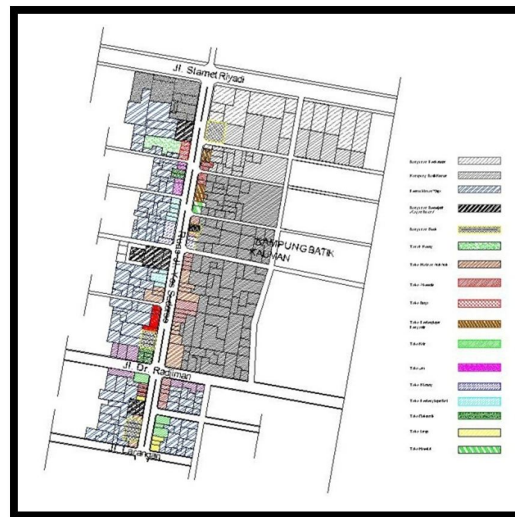


Gambar 3.2 Peta Struktur Kecamatan Serengan

Sumber : Peraturan Daerah Kota Surakarta nomor 12 tahun 2010

Batas – batas tersebut merupakan kawasan di Kecamatan Serengan yang diperuntukkan bagi kawasan wisata (*tourism district*), budaya (*cultural district*) dan perekonomian (*economics district*) yang *feasible* secara fisik, ekonomi atau perdagangan dan merupakan bagian dari wilayah Kecamatan Serengan. Batasan pengembangan kawasan *shopping street* (pertokoan) ini

berupa cakupan penggal Jl. Yos Sudarso yang dibatasi oleh Jl. Slamet Riyadi dan Jl. Kali Larangan terletak diantara dua kelurahan yaitu Kauman dan Kemlayan.

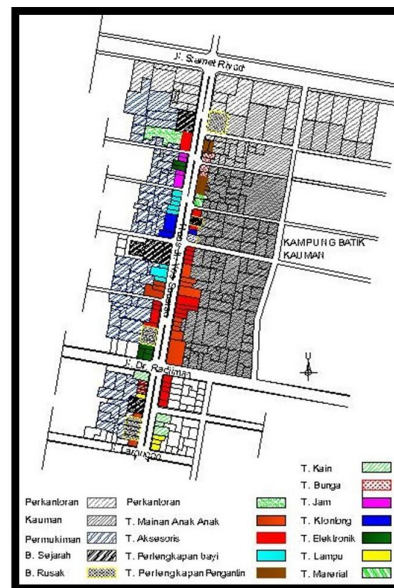


Gambar 3.3: Peta Existing Kawasan  
(Sumber : Dokumen pribadi, 2014)

## BAB IV ANALISA PERENCANAAN DAN KONSEP PERANCANGAN

### 4.1 Analisa dan Konsep Perencanaan (Makro)

#### 4.1.1 Analisa Tapak



Gambar 4.1 : Site Ruas Jl. Yos Sudarso  
Sumber : (Dokumen Penulis, 2014)

Kawasan Perencanaan tersebut merupakan Ruas Jl. Yos Sudarso, dimana keberadaanya sangat berkaitan dengan keberadaan Kampung Batik Kauman.

Digunakan sebagai upaya mewujudkan peran kawasan terhadap perkembangan dan kelangsungan kota, baik yang di tinjau dari segi kegiatan serta sejauh mana pengaruh yang dapat diberikan atau diterima oleh kawasan terhadap kota. Semua hal tersebut didasarkan oleh

#### 4.1.2 Analisa dan Konsep Potensi Kawasan

a. Pertimbangan dari analisa potensi kawasan di dasarkan pada :

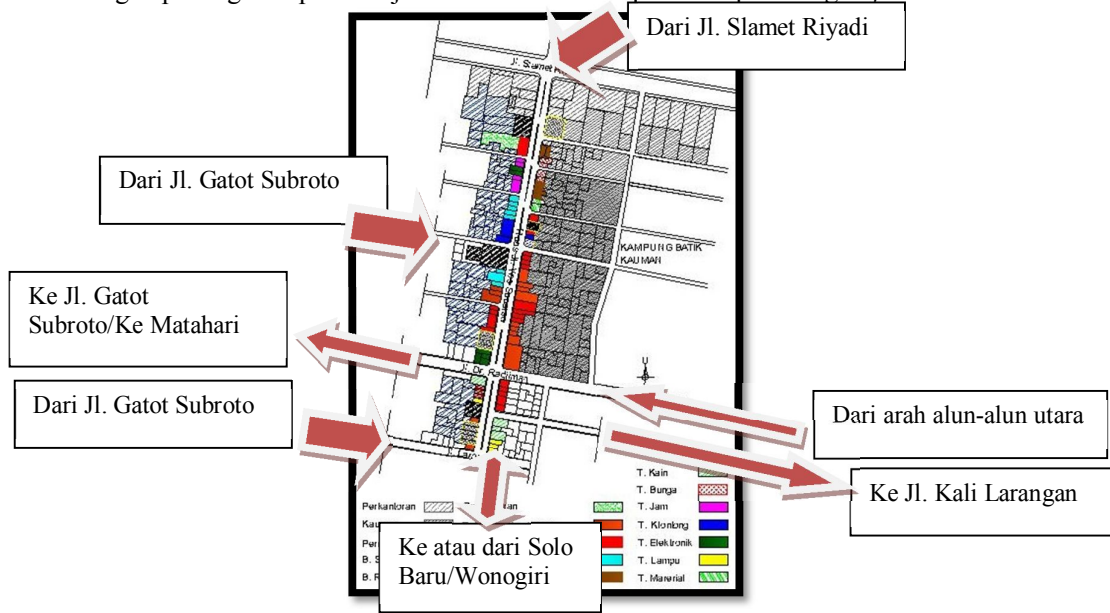
- Memahami komponen dari ekosistem yang ada
- Mengetahui keterkaitan berbagai komponen ekosistem kota yang telah ada.
- Mencari kesesuaian dan kebutuhan dari unsur – unsur sumber daya untuk tata guna tanah dan fungsi tertentu.



Gambar 4.2 Peta Potensi Pada Kawasan  
Sumber : Dokumen Penulis, 2014

#### 4.1.3 Analisa dan Konsep Pencapaian

Pencapaian menuju kawasan oleh pengunjung dapat dilakukan dengan berkendara (mobil atau kendaraan roda dua) atau berjalan dan kendaraan umum berupa , angkutan kota, taksi dan becak. Kedekatan kawasan *shopping street* (pertokoan) di ruas Jl. Yos Sudarso dengan pusat grosir/perbelanjaan/mall matahari dapat ditempuh dengan jalan kaki.



Gambar 4.3 Peta Pencapaian Jl. Yos Sudarso  
Sumber : Dokumen Penulis, 2014

### Kosep Pencapaian

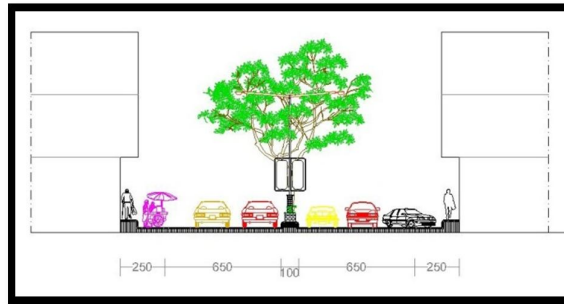
Dari analisa pencapaian diatas maka dapat di tentukan pencapaian ke dalam Kawasan *Shopping Street* ruas Jl. Yos Sudarso :

- Kemudahan pencapaian dari dan keluar kawasan
- Kejelasan dan kemudahan serta kelancaran sirkulasi baik dari maupun keluar kawasan.

#### 4.2.1. Analisa dan Konsep Pejalan Kaki

- Sebelum/Eksisting

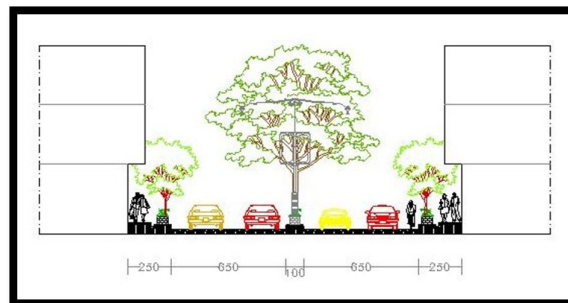
Dari berbagai penjelasan di atas dapat digambarkan potongan penggal Jl. Yos Sudarso.



Gambar. 4.4 : Potongan penggal Jl. Yos Sudarso  
(Sumber: Dokumen pribadi, 2014)

- Sesudah

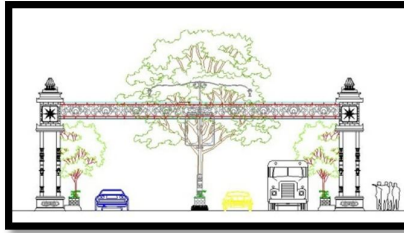
Dari berbagai permasalahan diarea pedestrian yang ada, maka didesain ulang pedestrian dengan cara memperlebar agar pengunjung yang ada merasa nyaman.



Gambar. 4.5 : Potongan penggal Jl. Yos Sudarso sesudah diredesaint  
(Sumber: Daokumen pribadi, 2014)

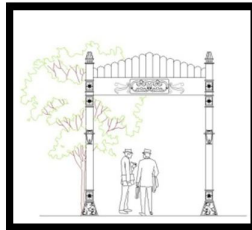
#### 4.2.3 Analisa dan Konsep *Landmark hard space*

*Landmark* biasanya ditempatkan pada lokasi yang mudah di kembangkan menjadi pusat perhatian pandangan. Selain itu *landmark* bisa juga di manfaatkan sebagai magnet ke arah timur atau sebaliknya serta bisa juga di manfaatkan sebagai gerbang masuk koridor, sehingga dapat menarik orang untuk mendekati dan mengamati dari dekat. Bentuk dari *landmark* harus dapat menciptakan fisual yang kuat yaitu dengan menambahkan berupa menara serta langgam arsitektur yang mengacu pada ciri khas kampung Batik Kauman disertai dengan membentuk elemen-elemen geometris, dekoratif, atraktif dan figurative serta di mensi yang membuat kesan megah.

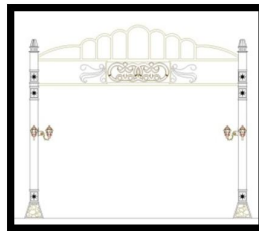


Gambar 4.6: Konsep gapura utama pada pintu masuk kawasan  
(Sumber : Dokumen penulis,2014)

- a) Konsep *landmark* atau tetenger pemisah pada jalan utama dengan jalan masuk kampung Batik Kauman

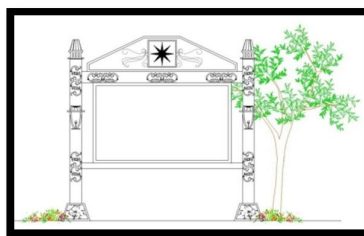


Gambar 4.7 : Konsep gapura pemisah jalan utama dengan pemukiman  
(Sumber : Dokumen penulis,2014)

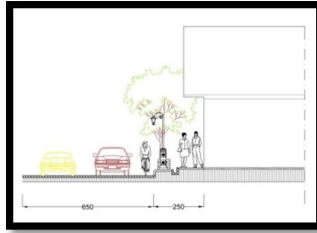


Gambar 4.8 : Konsep gapura pintu masuk taman  
(Sumber : Dokumen penulis,2014)

Tetengeran / gapura sebagai gerbang penyambut untuk pendukung kawasan, konsep atau desain pada kawasan ini diambil dengan ciri khas setempat (kampung Batik Kauman) atau mengandalkan unsur batik sebagai ornamen utama. Selain itu desain ini akan memberi kesan kuat akan keterkaitan ruas Jl. Yos Sudarso dengan Kampung Batik Kauman.



Gb. 4.9: Konsep papan informasi  
(sumber: Dokumen pribadi, 2014)



Gb. 4.10: Konsep lampu pedestrian ruas Jl. Yos Sudarso  
(sumber: Dokumen pribadi, 2014)

Jalur pedestrian atau pejalan kaki di kawasan shopping street (pertokoan) di ruas Jl. Yos Sudarso ini sangat terlalu sempit hanya memiliki lebar 1 meter saja. Maka dari itu pedestrian akan diperlebar dengan memakai lahan pertokoan, tapi sebagai gantinya pertokoan diperbolehkan menambah lantai bangunan.

- **Konsep fasade bangunan**



Gambar4.11 : Konsep fasade bangunan  
(Sumber : Dokumen pribadi, 2014)

Dasar pertimbangan

1. Fassade yang harus diterapkan harus bisa membentuk image atau citra.
2. Fassade yang diterapkan mengacu pada bentuk-bentuk bangunan disekitar.
3. Mempelajari tipologi dan morfologinya.

Respon Design

Untuk menciptakan konteks dengan arsitektur tersebut, fasade yang diterapkan pada bangunan pertokoan menggunakan langgam arsitektur, gabungan antara arsitektur kolonial, china dan Jawa.

## DAFTAR PUSTAKA

- Barnet, 1982. Metode Mengendalikan Perkembangan Suatu Kawasan
- Catanese, 1986:42. *Urban design*
- Direktur Jendral Perhubungan Darat, 1996. Pengertian Parkir, Kebutuhan Tempat Parkir Untuk Kendaraan, Fasilitas Parkir, Jenis dan Fasilitas Parkir.
- Edy Darmawan, 2003: 1. Elemen Perancangan Kota : Tentang *Urban Design*
- Hamid Shirani, 1985. Menentukan Elemen *Urban Design* dalam 8 Kategori
- HM Rubenstein, 1992:13 *Shooping Street* Sebagai Penghubung Paris dan *Place at Versailles*
- Hobbs, 1995. Kebutuhan Parkir Pada Suatu Kawasan
- Ken Yeang, 1986:30. Bentuk Karakteristik Pertokoan
- Kevinc Linch, 1969:52. Riset Citra Kota dan Elemen Citra Kota
- Moh. Muttaqim Rizki Nugroho, 2011. Tugas Akhir S1 : Penataan Penggal Jalan Pancasila Kota Tegal. Teknik Arsitektur Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Munirwanto, Kauman, Tradisi dan Seni, 2005
- RUTRK Kota Surakarta, BAPPEDA Surakarta 2007
- Shohib Manan, 2008. Tugas Akhir S1 : City Walk Jalan Slamet Riyadi Surakarta (Pasar Pon Gladak) radisional- Modern : Sebagai upaya untuk mewujudkan Identitas dan Jati Diri Kota. Teknik Arsitektur Universitas Muhammadiyah Surakarta
- Trancik, 1986. Teori Perancangan Kota
- Wayne Attoe An Donn Logan, 1989: 67. Pengertian Pertokoan Pinggir Jalan
- Yusuf, 2001: 50. Panduan Rancang Kota
- <http://developmentcountry.blogspot.com/2009/12/definisi-pengembangan.html>
- <http://insyiurjogja.blogspot.com/2012/03/definisi-kawasan-kota-dan-wilayah.html>
- <http://www.gogle.com>
- <http://induppsi2009b.blogspot.com/2013/06/asal-usul-malioboro.html>
- <http://pengenliburan.com/wisata-jepang-belanja-di-osaka-utara.html>
- [http://id.wikipedia.org/wiki/kya\\_kya\\_Surabaya](http://id.wikipedia.org/wiki/kya_kya_Surabaya)